שילוב מנצח של איכות, טכנולוגיה מתקדמת, אמינות ותג מחיר תחרותי

חזק יותר, מעוצב ומעודכן הונדה **2018 PCX125** בישראל

**הקטנוע שכבש את** **פסגת טבלת המכירות באירופה עכשיו במחיר השקה מיוחד: 18,700 ש"ח בלבד!**

PCX125 הוא אחד מסיפורי ההצלחה השקטים והיציבים של סדרת כלי הרכב הדו גלגליים של הונדה, אשר למעלה מ-140,000 ממנו נמכרו באירופה מאז השקתו

ב-2010. הצלחתו נובעת מהנוסחה של הונדה המבוססת על שנים רבות של שיפור עד לשלמות של העיצוב המודרני והעוצמתי המאפשר לו להתאים בקלות לסגנון חיים אורבני בעל מודעות גבוהה לעיצוב, ובה בשעה ממדיו הקומפקטיים המבטיחים את השתלבותו בדרכים עמוסות וחניה בקלות.

תנוחת הרכיבה, האחסון של קסדה מלאה מתחת למושב ואיכות הייצור הכללית, מעניקות לו את ה-X פקטור של נוחות אישית אשר העניקו לו את שמו PCX.

ב- 2010, ‏PCX היה הכלי הדו גלגלי הראשון באירופה שהציג את טכנולוגיית הדממת מנוע בעצירה, שנתיים מאוחר יותר הוא הפך לקטנוע הראשון באירופה שמשתמש במנוע בטכנולוגיית enhanced Smart Power (ESP) הסופר חסכונית. ב-2016 הוא קיבל אישור התאמה לתקן EURO4 וכעת, כדי לשמור על היתרון שלו בשוק תחרותי ביותר, PCX125 מקבל בשנת הדגם 2018 עדכון נרחב של העיצוב, שלדה חדשה לגמרי ותוספת כוח מהמנוע שלו.

סקירת הדגם

מראה אטרקטיבי היה תמיד מפתח המשיכה של PCX125, העדכון של 2018 משדרג את קווי המתאר הטבעיים ואת הזוויות המעודנות ומעניק בולטות רבה יותר לסגנון הזורם שהפך לסימן המסחרי שלו. אבל לא שכחנו את התפקוד, מרחב גדול יותר לרוכב, אחסון גדול יותר מתחת למושב וצג LCD בחדות גבוהה התואם לפנסי LED הקדמיים והאחוריים.

שלדת צינורות עריסה כפולה מפלדה חדשה, שומרת על הזריזות בתנועה בעיר, ובו זמנית משפרת את השליטה. גלגלים בעיצוב חדש מפחיתים את המשקל ומאפשרים התקנה של צמיגים גדולים יותר. בולמי הזעזועים כוללים קפיצים תלת דרגתיים ומהלך מתלה מוגבר.

המנוע שומר על צריכת דלק מצוינת, ותוך כדי כך מספק יותר כוח בשיא, והודות לעיצוב המחודש של תיבת מסנן אוויר, סעפת יניקה ופליטה, וכל זאת מבלי להקריב את הפעולה בטווח סל"ד נמוך.

עיצוב וציוד

* *העיצוב החדש משלב את הקימורים הטבעיים לעיצוב הזורם של* ***PCX***
* *זהות חזותית עוצמתית החל מפנס ראשי* ***LED*** *ועד לפנסי החניה*
* *תצוגת* ***LCD*** *חדשה, חכמה ובעלת ניגודיות הופכית הקלה לקריאה*

המרכב של PCX125 היה תמיד נקודת החוזק של עיצובו - קווי המתאר העוצמתיים והצבע העיקרי - השתלבו יחדיו למכלול עיצובי זורם מהחזית ועד לאחוריים.

 PCX125 החדש מרחיב את היריעה ומשתמש בקווי המתאר החדשים בעלי זוויות משתנות, כדי ליצור אמירה עיצובית עוצמתית ותחושה של איכות עילאית. האזורים החלקים הנרחבים צבועים בצבע עיקרי המחבר בין החזית לאחוריים ברצף, והמרכב המונמך משתלב טוב יותר במראה העיצובי הכולל.

פריט נוסף שעוצב מחדש הוא כיסוי המנוע ותיבת מסנן האוויר שעוצבו יחד כחלקים משולבים. הגימור של כיסוי המנוע צבוע בכסף מטאלי המדגיש את החוזק והקשיחות המכנית, מעליו נמצא כיסוי שחור, אשר משלב את יניקת האוויר, המעוצב באופן אלגנטי בקווים חדים וקימורים רכים יותר.

החזית של PCX125 גם שומרת על הזהות החזקה. פנסים ראשיים LED ופנסי חניה דקים המוטים כלפי מעלה בזוויות שונות, יחד עם פנסי איתות LED המשלימים באופן מחושב את קצוות החלק העליון. ה'פנים' החדשות גם מאפשרות את השילוב המעודן בין אלומות האור הגבוה והנמוך. היחידה המשולבת הצרה של פנס LED האחורי ופנסי איתות, עדיין מחולקת לשתיים, אבל הוגדלה יותר לשיפור הנראות.

הראות של לוח המחוונים של הרוכב שופרה הודות לשימוש בשחור המנוגד לכרום של הכידון ומוסיף מגע יוקרתי, כמו גם קצות זרועות הכידון המוצרות בצבע כרום. תא האחסון הקדמי השמאלי יחזיק בקלות בקבוק או משקה וכעת הוא בעל מכסה גדול יותר (בהשוואה לעיצוב הישן) כדי לאפשר לרוכב גישה נוחה יותר אליו. הוא גם כולל מתאם 12 וולט לז"ח.

המושב הוגבה ב- 4 מ"מ ל- 764 מ"מ אבל עדיין קל לשימוש עם מדרכי רגליים בגובה של 540 מ"מ. המרכב החדש מאפשר שטח רצפה גדול יותר לפנים, המעניק מרחב גדול יותר לרגליים. המושב ופתח מילוי הדלק נפתחים שניהם בלחיצת מתג בודדת (המושב עצמו כולל ציר קפיצי המחזיק אותו פתוח) ומתג ההתנעה כולל תריס לתוספת אבטחה.

הקיבול הפנימי של תא האחסון מתחת למושב גדל ב-1 ליטר ל- 28 ליטר, מבלי להגדיל את רוחב המרכב, ומאפשר לאחסן בקלות קסדה בגודל מלא. ספר הנהג וערכת הכלים נמצאים כעת בצדו הפנימי של המושב.

תכנון חדש של הקונסולה המרכזית, מציג את כל המידע הנחוץ באופן מסודר ומחושב בצורה קלה לקריאה. צג LCD בעל ניגודיות הופכית מציג את המהירות, יחד עם מידע זמין נוסף הכולל את: מד המרחק, מד נסיעה, מד דלק, צריכת דלק ממוצעת ומחוון הדממת מנוע בעצירה.

**דגם 2018 של PCX125 יהיה זמין בארבעה צבעים:**

לבן פנינה

שחור לילה

אפור פחם מאט מתכתי

אדום מהודר

שלדה

* *עיצוב חדש של עריסה כפולה מפלדה*
* *בולמי הזעזועים האחוריים הוזזו אחורה, וכוללים קפיצים משודרגים ומהלך ארוך יותר*
* *גלגלי 8 חישורים קלים יותר המחליפים את גלגלי 5 חישורים*
* *צמיגים גדולים יותר משפרים את השליטה וצריכת הדלק*

דגם 2018 של PCX125 הוא בעל שלדת חדשה, מבנה שלדת צינורות הפלדה הנמוכה של הדגם הקודם, הוחלף בשלדת עריסה כפולה מלאה מפלדה.

מאפיין זה שיפר את יכולת השליטה ברכב מבלי לאבד את יכולת התמרון בעיר

שה-PCX, היה ידוע בה. וכל זאת בנוסף לתנוחת הישיבה הידידותית והנוחה למשתמש. כמו כן (לראשונה בקטנוע של הונדה), תומך ראשי בפלסטיק של הכיסוי הקדמי, החליף את המבנה מפלדה שהיה בשימוש בעבר, זה בצירוף התכנון המחודש של השלדה הפחיתו 2.4 ק"ג מהמשקל לשיפור הזריזות.

בסיס הגלגלים קוצר ב- 2 מ"מ ל- 1,313 מ"מ וגיאומטריית ההיגוי נשארה זהה עם זווית היגוי של 27° מעלות ומפסע של 86 מ"מ. המשקל העצמי הכולל הוא 130 ק"ג. הגלגלים, הקדמי והאחורי, קלים יותר ומשתמשים בחישוק דק יותר עם 8 חישורים (במקום 5 חישורים).

הגלגל הקדמי גם בעל טבור חלול, ושוקל 7% פחות (0.2 ק"ג), כאשר האחורי שוקל 11% פחות (0.5% ק"ג). הצמיגים גם הם גדולים יותר 100/80-14 בגלגל הקדמי

ו- 120/70-14 בגלגל האחורי (אל מול 90/90-14 ו- 100/90-14 הקודמים) . יחד עם הגלגלים החדשים הם לא רק מבטיחים תמרון קל יותר, אלא גם תורמים לשיפור צריכת הדלק בהפחתת היסט הצמיג.

המזלגות הקדמיים 31 מ"מ עם מהלך של 89 מ"מ לא השתנו אבל בולמי הזעזועים האחוריים מוקמו מחדש יותר אחורה, הם משתמשים כיום בקפיצים תלת דרגתיים (במקום שניים בעבר) לנסיעה נוחה יותר, בדרכים עירונית משובשות או בנסיעה מחוץ לעיר.

כוח הבלימה שמספקים שתי בוכנות קליפר 220 מ"מ של בלם הדיסק הקדמי. ובלם התוף האחורי 130 מ"מ עם ABS חד ערוצי בבלם הקדמי.

**מנוע**

* *מפיק יותר הספק שיא ללא אובדן של מומנט בקצה התחתון*
* *התכנון החדש של מערכות היניקה והפליטה מספק סל"ד גבוה מוגבר*
* *צריכת הדלק היא 47.6 ק"מ/ליטר, הנותנת טווח נסיעה של 400+ ק"מ במיכל דלק אחד*

מנוע 125 סמ"ק עם גל זיזים עליון יחיד (

בשלב זה של פיתוח כוח רב יותר בסל"ד גבוה - ללא אובדן של מומנט בטווח הנמוך - הייתה המטרה של שיפור הביצועים בטווחי מהירויות גבוהות יותר. ההספק המרבי כעת גדל ב-3 קו"ט ל- 8.99 קו"ט ב 8.500 סל"ד, ומומנט השיא הוא 11.8 ניוטון מטר ב- 5,000 סל"ד.

כדי להשיג את הגידול בעוצמה, נפח תיבת האוויר גדל בליטר אחד מהתכנון הקודם (שהושג כתוצאה מהזזה לאחור של בולמי הזעזועים האחוריים). כניסת האוויר ממוקמת בצד שמאל והמיקום והפרופיל של החלקים הפנימיים שונה כדי לאפשר זרימת אוויר חלקה ככל האפשר.

בית המצערת גם הוגדל ב- 2 מ"מ ל- 26 מ"מ כדי להכיל יותר אוויר, בשעה שהחלקים הפנימיים של מערכת הפליטה הותאמו לשיפור הזרימה וכעת היא כוללת ממיר קטליטי תלת שלבי גדול יותר.

המצנן הקומפקטי - המשולב בחלק החיצוני של כיסוי בית הארכובה הימני - כולל מעטה בעיצוב חדש בנפח גדול יותר עם שתי יציאות פליטה לשיפור העברה של אוויר חם. השיפור משמעותו שמאוורר קטן יותר ב- 7 מ"מ לקוטר של 125 מ"מ, עם כנפונים משופרים - מספק קירור ביעילות גבוהה מבלי צורך במצנן גדול יותר לקירור החום העודף שנוצר כתוצאה מהגידול בכוח המנוע.

גם כיסוי בית הארכובה השמאלי עוצב מחדש והגלגלות מניעות/מונעות של תיבת הילוכים רציפה V-Matic, שהן כיום גדולות יותר ובעלות פרופיל משופר המגדיל את טווח יחסי העברה של ההילוכים. שינוי זה שומר על האצה בטווחי מהירויות נמוכות (בהשוואה לדגם הקודם), ומספק תאוצה רציפה וחזקה יותר בטווחי מהירויות ביניים וגבוהות. הוא גם מפחית את החיכוך של הרצועות ותורם לצריכת הדלק יוצאת דופן של 47.6 ק"מ/ליטר (ללא הדממה בעצירה, במצב מחזור מבחן עולמי לאופנועים (WMTC). התוצאה היא טווח נסיעה של מעל 400 ק"מ הודות למיכל דלק של 8 ליטרים.

מצב הדממה בעצירה הניתן לבחירה מדומם אוטומטית את המנוע לאחר 3 שניות של פעולה במצב סרק ומתניע אותו שוב מחדש מיד כשמסובבים את ידית המצערת. השימוש בו הוא בלתי מורגש הודות לאלטרנטור ומערכת החזרה לאחור, המחזירה את הארכובה למיקומה לפני פתח כניסת האוויר, ומנגנון שחרור דחיסה אשר מבטל את התנגדות תנועת הארכובה מדחיסה.

 מערכת הדממת מנוע בעצירה כולל תפקוד אשר 'קורא' את הטעינה של המצבר ומפסיק את פעולתה כדי למנוע ממנו להיפרק. המצבר עצמו הוא מצבר YTZ8V בעל קיבול גדול ואורך חיים ארוך.

מתנע ACG ללא מברשות מבוקר אלקטרונית הוא רכיב מובנה המותקן ישירות על הקצה של גל הארכובה, ומשמש את המתנע ואת האלטרנטור. הוא מניע את המנוע ישירות ללא כל רעשים של שילוב גלגל שיניים או רצועות.

תרומה ניכרת לשיפור צריכת הדלק של המנוע וביצועיו, הוא המבנה שלו, שבנוי משורה של טכנולוגיות המצמצמות את החיכוך. צילינדר הממוקם בהיסט מפחית את החיכוך הנגרם במגע של הבוכנה והקדח, ומעביר את אנרגיית תא הבעירה לגל הארכובה. תא בעירה קומפקטי ומערכת תזמון הצתה מיטבית יחד עם קירור יעיל של תא הבעירה מסייעים למניעת 'נקישות'. הקדח והמהלך הוא 52.4‎ x 57.9 מ"מ ויחס הדחיסה הוא 11.0:1.

שרוול ברזל יצוק 'קוצני'– עם בליטות זעירות במשטח – שומר אותו במקומו ללא עיוות של קוטר הקדח הפנימי. התכנון מפחית את המתח בטבעת הבוכנה, וכך מפחית את החיכוך. מסב המחטים עם מעטפת משמש עבור גל זרוע הנדנד, בעוד שגלילים קלים וקטנים פועלים יחד עם פרופיל גל הזיזים ועומס קפיץ שסתום.

**מפרט טכני**

|  |  |
| --- | --- |
|  מנוע |   |
| סוג | צילינדר בודד, מקורר נוזל |
| נפח מנוע | 125 סמ"ק |
| קדח X מהלך | 52.4‎x 57.9 מ"מ |
| יחס דחיסה | 11:1 |
| הספק מרבי | 9.0 קו"ט ב- 8,500 סל"ד |
| מומנט מרבי | 11.8 ניוטון מטר ב- 5,000 סל"ד |
| קיבול שמן | 0.9 ליטרים |
| מערכת דלק |   |
| הזנת דלק | הזרקת דלק אלקטרונית PGM-FI |
| קיבולת מיכל דלק | 8 ליטרים |
| צריכת דלק  | 47.6 ק"מ לליטר (ללא הדממת מנוע בעצירה) (לפי מבחן  |
| מערכת חשמל |   |
| מתנע | חשמלי |
| קיבול מצבר | 12V/7AH (10H) |
| תפוקת אלטרנטור | 255W |
| מערכת הנעה |   |
| סוג מצמד | אוטומטי, צנטריפוגלי, יבש |
| סוג תמסורת | V-Matic |
| הינע סופי | 10.65 |
| שלדה |   |
| סוג | צינור עריסה כפולה |
| שלדה |   |
| מידות (א x ר x ג) | 1,923 x ‏ x 745‏ 1,107 מ"מ |
| בסיס גלגלים | 1,313 מ"מ |
| זווית היגוי | 27° |
| מפסע | 86 מ"מ |
| גובה מושב | 764 מ"מ |
| מרווח גחון | 137 מ"מ |
| משקל עצמי | 130 ק"ג |
| מתלים |   |
| צמיג קדמי | 31 מ"מ, מזלג טלסקופי, מהלך מתלה 89 מ"מ |
| צמיג אחורי | מתלה כפול מאלומיניום swingarm, מהלך מתלה 84 מ"מ |
| גלגלים |   |
| קדמי | 8 חישורים, אלומיניום יצוק |
| אחורי | 8 חישורים, אלומיניום יצוק |
| גודל חישוק קדמי | 14M/C x MT2.15 |
| גודל חישוק אחורי | 14M/C x MT3.50 |
| צמיג קדמי | 100/80-14M/C (48P) |
| צמיג אחורי | 120/70-14M/C (61P) |
| בלמים |   |
| קדמי | דיסק הידראולי בקוטר 220 מ"מ עם קליפר 2 בוכנות ו-ABS |
| אחורי | תוף בקוטר 130 מ"מ |
| מחוונים ומערכת חשמל |   |
| פנס ראשי | LED |
| פנס אחורי | LED |

 כל המפרטים הם זמניים וכפופים לשינוי ללא הודעה מראש.

# שימו לב שהערכים המפורטים הן תוצאות שהושגו ע"י הונדה בתנאי מבחן סטנדרטיים בהתאם למחזור המבחן העולמי לאופנועים (